

LAÁR TIBOR

## AZ OSZTRÁK-MAGYAR VASKARTELLRŐL

Az osztrák-magyar vaskartell érdemtelenül feledésbe merült az első világháborút követő mintegy 70 esztendő alatt, ugyanis a Kárpátmedence vasiparának és arra épült gépgyártásának legfőbb támasza volt a századforduló időszakában. A vaskartell jelentőségét valójában történeti visszapillantás és az európai vasipari piaci helyzet világítja meg.

Az 1867-es kiegyezéskor a magyarországi vasipar mind a tőle nyugatra fekvő országok vasiparához képest, mind pedig a hazai igényekhez képest, a maga 10 kg/fős termelésével elmaradt a követelményektől. Ha visszatekintünk mintegy 400 évet, akkor azt látjuk, hogy az akkori királyi hatalom és hadseregének tekintélye mind a nyugati, mind pedig a terjeszkedő és hatalmas hátszagra támaszkodó török birodalommal összemérhető volt. Bár a részletes termelési adatokat nem ismerjük, ebből mégis arra következtethetünk, hogy Mátyás király fekete seregének vértetét és minden felszerelését a maga korában korszerű gazdaság és ezen belül vasipar tudta előállítani. A központi hatalom gyengülése és a folytonos háborúk, az ország megosztottsága fokozatosan felmorzsolta a korábbi gazdaságot. Ezek után a 18. sz. elején azt látjuk, hogy az ország ipara jelentősen elmaradt a török háborúktól csaknem sértetlenül megmenekült, Lajtától nyugatra fekvő országokkal szemben. Ezt az elmaradást a Habsburg uralom tartotta fenn. Ezen próbált változtatni a magyar reformkor néven ismert időszak, az elmaradást akarták behozni.

Mint tudjuk, az országra rákényszerített önvédelmi harcból kifejlődött szabadságharc leverése után bevezetett önkényuralom a reformkor lendületét megtörte. Így jutott el az ország mintegy másfél évtized után a kiegyezés adta lehetőséghez. A fejlődés azonban csak lassan indulhatott meg, mert az ipar szervezetlen volt, hiányoztak a szállítási útvonalak. Abban az időben már nem lehetett vasúti szárnyvonalak nélkül érdemleges ipari üzemeket fejleszteni.

A magyarországi vasgyártás végül is 1880-ban indult a nagyipari fejlődés útjára. Akkor egyesült a Rimamurányi vasgyár a Salgótarjáni vasfinomító üzemmel és mint tőkeerős vállalat lendületet adott a hazai vasgyártásnak.

Ugyancsak 1880-ban határozta el a kormány a kincstári vasgyárak központi igazgatóságának létrehozását a pénzügyminisztériumban. Az igazgatóság megszervezésére és vezetésére Kerpely Antalt, a selmechányai Bányászati és Erdészeti Akadémia tanszékvezető tanárát nevezték ki miniszteri tanácsosi rangban. Az igazgatóság 1881-ben kezdte meg működését és nagy lendülettel fogott hozzá a legégetőbb problémák megoldásához. Kincstári vasgyárak befektetésével épült ki a Besztercebányát Zólyombrézóval és Ronitzcal összekötő vasútvonal, amit az élet útjának neveztek, mert a lovaskocsis szállítás gátolta az üzem fejlődését. Ezzel párhuzamosan megkezdődött a Vajdahunyadi Vasgyár kiépítése. Először a szállítási útvonalakat építették ki. A nyersanyag szállítására a világ akkori



leghosszabb drótkötél pályáját építették ki 30,5 km-en, azzal ércet és faszenet szállítottak a vasolvasztóhoz. A készárú szállítására vasúti szárnyvonalat építettek a Maros völgyében már kiépített fővonalhoz. Az első vasolvasztó kemencét Vajdahunyadon 1883-ban helyezték üzembe.

A kincstári vasgyárak és a Rimamurány-Salgótarjáni vasművek csaknem egyenlő mennyiségű termelésével az ország legnagyobb vaskohászati üzemei voltak. A harmadik helyen az Osztrák-Magyar Állami Vasúttársaság resicai vasgyára állott, amely ugyancsak lendületes fejlesztésbe kezdett. Még 1878-ban üzembe helyezték az országban első Bessemerkonvertert, amelynek segítségével termelékenyen tudtak ún. folytacélt gyártani. Ennek alapján tudták elvállalni 1880-ban a szegedi közúti híd megépítését.

Amint a magyarországi vasgyártás fejlődése lendületet vett és kezdte behozni lemaradását a Lajtától nyugatra fekvő országrész vasiparával szemben a nyugati országokban már túltermelési válság jelei mutatkoztak, ami a monarchia vasiparának megbénításával fenyegetett. 1884. végére a monarchiában a vaspiac leállt. A termelést a nyugati országokban, Angliában, Franciaországban és másutt is csökkentették. A magyarországi piacon az osztrák és cseh-morva vasgyárak akarták egymást kiszorítani egyre csökkentett, de immár tűrhetetlenül alacsony árakkal. A csőd elkerülésére 1885. áprilisában megkötötték az ún. Tartóvas-kartellt (Traeger-Cartell) a witkowitzi, kladnoi, teplitzi, trzyniezi és a Rimamurány-Salgótarjáni vasgyárak. Egy év múlva, 1886. májusában megkötötték a monarchia minden vasgyárát egyesítő vaskartellt.

Az osztrák-magyar vaskartell megkötését az alábbi tényezők segítették elő:

— az állam nem támogatta a vasgyárakat így azoknak kedvezőtlen körülmények között kellett felvenniük a versenyt a tőkeerősebb és fejlettebb nyugati vasgyárakkal,

— 1885-re a magyarországi vasgyártás már elérte a 16 kg/fős termelést, ami megközelítette a Lajtától nyugatra eső országrész 18 kg/fős értékét, így egyenrangú tárgyaló, ill. szerződő fél volt.

— a Habsburg uralom feloszlatta a monarchia soknemzetiségű együttélő népeit és társadalmi rétegeit egymásra uszító titkosrendőrségét, így a megváltozott légkörben az egymástól távoleső és eltérő nemzetiségű vaskohászat felismerte érdekközösségét.

Az ilyen tényezők hatására megkötött vaskartell védelme alatt a magyarországi vasgyártás tovább fejlődött és adott alapot a Kárpát-medence iparosodásának, a gépgyártásnak, a közlekedési hálózat kiépítésének, elősegítve ezzel a kiterjedt belföldi, azaz vámmentes piac vérkeringésének élénkítését. Mindennek hatására még a századfordulót megelőző évtizedben a Kárpát-medence gazdasági növekedésének üteme elérte a nyugati ipari országokét. A kartell életképességét és erejét jellemzi az, hogy amikor a német ipar túltermelését lecsapolandó, eltörölték a kiviteli vámot, akkor 1890-ben a kartell elég erős volt ahhoz, hogy a monarchiára zúduló dömpinget ki tudta védeni...

Az ország gazdaságának növekedését mutatta be az ipar seregszemléje az 1896-os Milleniumi kiállításon. Ugyanebben az évben, október 3-án adták át a forgalomnak az akkori Ferenc József hidat a király jelenlétében. Itt meg kell jegyezni, hogy ez a híd volt az első a budapesti hidak sorában, amelyet teljes egészében a magyar vasipar gyártott le Feketeházy János pályadíj nyertes tervei alapján.

Az 1886. májusában megkötött vaskartell azonban nem örökre szólt, hanem azt két-három évenként meg kellett újítani. A milleniumi évet követően bizonyos előjelek azt mutatták, hogy a kartellt legközelebb nem fogják meghosszabítani. Ez be is következett 1899-ben. A kartell felbomlása gazdasági visszaesést okozott. Még 1898-ban a kormány elhatározta az Eskü téri híd megépítését.

A kormány, számításba véve a feladat nagyságát, szervezetileg összevonta a Diósgyőri Vasgyárat a budapesti Államvasutak Gépgyárával, és megbízta a láncszerkezetű híd teljes vas- és acélszerkezetének legyártásával. A Diósgyőri vasgyár az összevont igazgatás alatt sikeresen hajtotta végre azt a fejlesztési munkát, ami alkalmassá tette a hídszerkezet legyártására. A híd szerkezetének gyártása jó ütemben haladt, azonban a gazdasági válság miatt az egyéb megrendelések elmaradtak olyannyira, hogy 1901-ben a vasgyárnak 1000 munkást kellett végleg elbocsátania, ezenkívül még több üzembrészt részlegesen le kellett állítani, és a munkások egy részét kényszerszabadságra küldték. A híd, amely közben az Erzsébet híd nevet kapta, elkészült és 1903. okt. 4-én József főherceg jelenlétében adták át a forgalomnak. Közben a híd gyártásvezetésével megbízott Seefehlner Gyula műszaki igazgató a gyár gazdasági helyzetében beállt súlyos gondok hatása alatt agyvérzést kapott, ami korai, 1906 nyarán bekövetkezett halálát okozta.



# ÜBEREINKOMMEN

## zwischen den ungarischen und österreichischen Eisenwerken.

Die im Nachstehenden angeführten, in einem Cartellverband vereinigten österreichischen Eisenwerke einerseits und die im Folgenden genannten, gleichfalls in einem Cartellverband vereinigten ungarischen Eisenwerke andererseits schliessen das in den folgenden Paragraphen niedergelegte, für sie und ihre Rechtsnachfolger verbindliche Uebereinkommen.

### Der österreichischen Gruppe gehören folgende Eisenwerke an:

Die Oesterreichische Alpine-Montangesellschaft	(kurz „Alpine“ genannt)
„Böhmische Montan-Gesellschaft“	„Böhmische Montan“
„Prager Eisen-Industrie-Gesellschaft“	„Prager“
„Actiengesellschaft Rudolfschütte, Feinblechwalzwerk Teplitz“	„Rudolfschütte“
„Erzherzog-Friedrich'sche Cameraldirection in Teschen“	„Teschen“
„Ternitzer Stahl- und Eisenwerke von Schoeller & Co.“	„Ternitz“
„Pachtung der Fürstlich Schwarzenberg'schen Stahl- und Eisenwerke in Steiermark, Schoeller & Co.“	„Schwarzenberg“
„Das Berg- und Hüttenwerk Store“	„Store“
„Die Witkowitz Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft“	„Witkowitz“
„Zoptauer und Stefanauer Bergbau- und Eisenhütten-Actiengesellschaft“	„Zoptau“
„Firma Albert Hahn Röhrenwalzwerk Oderberg“	„Hahn“
„Mährisch-Schlesische Actiengesellschaft für Drahtindustrie“	„Drahtindustrie“
„Fürstbischöfliche Hüttenverwaltung in Buchbergsthal“	„Buchbergsthal“
„Actiengesellschaft Eisenwerk Libschitz“	„Libschitz“
„Krainische Industrie-Gesellschaft“	„Krainische“
„Das Graf Erwein-Nostitz'sche Eisenwerk Rothau“	„Rothau“
„Die Zbirover Eisenwerke Max Hopfengartner“	„Hopfengartner“
„Firma C. T. Petzold & Co. in Wien (für die Eisenwerke Janowitz, Lilienfeld und Neudek)“	„Janowitz“, „Lilienfeld“ und „Neudek“
„Schwarz & Beck“	„Schwarz & Beck“
„P. Mühlbacher's Nachfolger“	„Mühlbacher“
„Felten & Guillaume, Fabrik elektrischer Kabel, Stahl- und Kupferwerke-Actiengesellschaft“	„Felten & Guillaume“
„Fried. v. Neumann“	„Neumann“
„Joh. E. Bleckmann“	„Bleckmann“
„Carl Steiner & Co.“	„Steiner“
„Rohrböck's Söhne“	„Rohrböck“
„Poldihütte, Tiegelgussstahlfabrik“	„Poldihütte“
„Die österr. Werke der k. k. priv. Eisen- und Blechfabriks-Gesellschaft „Union““	„Union“

### Der ungarischen Gruppe gehören folgende Eisenwerke an:

Die königl. ungarischen Staats-Eisenwerke	(kurz „Staatswerke“ genannt)
„ungar. Werke der priv. öst.-ung. Staatseisenbahngesellschaft“	„Resicza“
„Rimamurány-Salgó-Tarján-Eisenwerks-Actiengesellschaft“	„Rima“
„ungar. Werke der k. k. priv. Eisen- und Blechfabriks-Gesellschaft „Union““	„Union“
„Hernádhaler ung. Eisen-Industrie-Actiengesellschaft“	„Krompsch“
„Nadrager Eisen-Industrie-Gesellschaft“	„Nadrag“
„Herzoglich Philipp von Sachsen-Coburg-Gotha'schen Eisenwerke“	„Pohorella“

### § 1. Zweck des Uebereinkommens.

Das Uebereinkommen bezweckt die Regelung der Production, beziehungsweise des Verkaufes der von den Betheiligten erzeugten Eisen- und Stahlfabrikate, um eine Ueberproduction und eine derselben entspringende verderbliche Preusschleuderei zu vermeiden.

Ein weiterer Zweck ist der, durch gemeinsame Bemühungen den Absatz der Eisen- und Stahlfabrikate möglichst zu fördern und zu steigern und zu diesem Behufe vereint fremder Concurrenz zu begegnen.

Bei Verfolgung dieser Zwecke soll als leitender Grundsatz gelten, dass jedem Betheiligten sein natürliches, von ihm bisher innegehabtes Absatzgebiet auch künftighin überlassen bleiben soll, und dass ihm die Production jener 10. Artikel gewahrt bleibt, welche er bisher erzeugte.

## Protocoll

über die

mit der Eisen-Industrie-Gesellschaft „Zenica“ getroffenen Vereinbarungen, betreffend den Anschluss des Eisenwerkes Zenica an den österreichischen und ungarischen Cartell-Verband.

Theilnehmer der am 11. Juni 1902 in den Bureaux der Ternitzer Stahl- und Eisenwerke geführten Verhandlungen:

Herr Hanns von Peng, Vice-Präsident des Verwaltungsrathes der Eisen-Industrie-Gesellschaft Zenica,	als Vertreter der Eisen-Industrie-Ges. Zenica.
Herr Dr. Samuel Pokorny und Herr Adolf von Schmidt, Verwaltungsräthe der Eisen-Industrie-Gesellschaft Zenica;	
Herr Armin von Biró, General-Director der Rimamurány—Salgó-Tarján Actien-Gesellschaft,	als Executiv-Comité des ungarischen Cartell-Verbandes.
Herr Béla Veith, Director der ung. Domänen und Fabriken der österr.-ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft,	
Herr Carl von Vajkay, Central-Director der königl. ung. Staatswerke,	
Herr Wilhelm Kestranek, Central-Director der Prager Eisen-Industrie-Gesellschaft,	als Executiv-Comité des österreichischen Cartell-Verbandes.
Herr Alphonse von Huze, Procurist der Ternitzer Stahl- und Eisenwerke,	
Herr Rudolf Dialitti, commercieeller Director der Witkowitz Bergbau- und Eisenhütten-Gewerke.	

Im Nachstehenden wird die Eisen-Industrie-Gesellschaft Zenica kurz „Zenica“ genannt.



Ezekben az években a Rimamurány-Salgótarjáni vasgyár is a gazdasági válság hatása alatt csökkentette a termelését, a munkásokat karbantartási munkával foglalkoztatta. A tőkeerős nagy vállalat megvásárolt több kisebb vasgyárat, amelyek nem tudták elviselni a visszaesést.

A magyar vasgyárak egymás között újabb kartell-egyezményt készítettek elő. Minthogy a gazdasági válság nem csak a magyarországi vasgyárakat, hanem a monarchia többi volt kartelltag vállalatát is sújtotta, így aztán 1902-ben mindannyian asztalhoz ültek és június 11-én a Ternitzer Stahl-und Eisenwerke irodájában újra aláírták az osztrák-magyar vaskartellt. Ennek célja volt:

- a többtermelés és az ezzel együttjáró káros árucsökkenés elkerülése, kivédése,
- közösen, egymást támogatva megőrizték érdekeiket a külföldi konkurenciával szemben,

- alapkövetelmény, hogy minden kartelltag a saját eddigi gyártási területén maradván, meg tarthassa gyártmányait, termékeit, amelyeket eddig is gyártott.

Ezzel az újabban megkötött egyezménnyel a piaci helyzetet stabilizálták, a gazdasági fellendülés a következő évtizedben tovább fokozódott, amit aztán az első világháború szakított meg.

Az első világháborút követő területrendezés és az együttélő nemzetek közé újból az ellenségkép beültetése az elmúlt 70 év alatt egész Kelet-Középeurópát elmaradt gazdasági helyzetbe hozta Nyugat-Európával szemben.

A török-háborúk óta Kelet-Középeurópa elmaradottságát időnként egy-egy nekibuzdulás le akarta dolgozni. A térség balszerencséje, hogy a haladást a visszahúzó erők mindig meg tudták fékezni. Amikor úgy látszott, hogy jól halad a magyar reformkor gazdasági és társadalmi haladást ígérő programja, az Európán átvonuló forradalmi hullám átcsapott Magyarországra is. A vérnélküli forradalom a reformkor eredményeit törvényesíteni akarta alkotmányos módon. A társadalmi és gazdasági haladás ellenzői rákényszerítették az önvédelmi harcot az országra, hogy annak leverése után a haladást visszavessék. A kiegyezés után az együttélő népek érdekközösségének felismerése ismét a térség felzárkózási folyamatát indította el. Akkor az első világháború kirobbantásával és a térség új rendezésével megszüntették annak lehetőségét, hogy Kelet-Középeurópa soknemzetiségű népessége újra megpróbálkozhasson a térség gazdasági elmaradásának ledolgozásával. Jelenleg erre elvi lehetőség nyílik, de a visszahúzó, a haladást ellenző erők a nemzetek közötti feszültség szításával igyekeznek meggátolni a térség gazdasági megerősödését.

Ezért érdemes beszélni a vaskartellről, mert annak tanulsága szerint az érdekközösségüket felismerő és jóindulatúan együttműködő népek előbbre juthatnak, mint egymást gáncsolva külön-külön.